

## Trabajo Fin de Grado

La ciudad olvidada. El urbanismo de Teruel  
entre los siglos XIX y XX

---

The Forgotten City. Urban Planning in Teruel  
Between the 19th and 20th Centuries

Autor

Jorge Ignacio Rodríguez Gracia

Directora

Isabel A. Yeste Navarro

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia del Arte

2020-2021

## ÍNDICE

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Introducción .....  | 2  |
| 1.1 | Elección del tema .....   | 2  |
| 1.2 | Objetivos .....   | 2  |
| 1.3 | Estado de la cuestión .....   | 3  |
| 1.4 | Metodología de trabajo .....  | 5  |
| 2   | Evolución urbana de la ciudad de Teruel, desde su fundación hasta la dominación napoleónica .....             | 7  |
| 3   | Entre las esperanzas de Teruel como capital de provincia y el fracaso de una ciudad olvidada (1830-1930)..... | 11 |
| 3.1 | Post scriptum: el viaducto y el ensanche.....   | 25 |
| 4   | Conclusiones .....  | 29 |
| 5   | Bibliografía .....  | 31 |
| 5.1 | Bibliografía general:.....  | 31 |
| 5.2 | Guías, libros de viajes y diccionarios geográficos: .....   | 31 |
| 5.3 | Monografías: .....  | 31 |

# **1 INTRODUCCIÓN**

## **1.1 Elección del tema**

Durante mi paso por el grado en Historia del Arte, he sentido la necesidad de salir en cierto modo del tradicional análisis de las grandes corrientes artísticas y los principales autores para adentrarme en un enfoque más local y centrado en el patrimonio presente en mi vida diaria. De este interés personal parte este Trabajo Fin de Grado<sup>1</sup> dedicado al estudio de mi ciudad de origen, Teruel, y planteado desde el punto de vista de la Historia del Urbanismo por ser, a mi juicio, la rama de la Historia del Arte que mejor refleja la sucesión de diferentes etapas históricas, ideologías, valores y culturas que configuran la identidad de las ciudades actuales.

La ciudad de Teruel ha suscitado hasta la actualidad el desarrollo de estudios muy interesantes y completos desde la perspectiva de la Historia del Arte, trabajos que, no obstante, se ven, en su mayoría, cronológicamente reducidos a dos etapas concretas de su historia: el arte Mudéjar en época medieval y, en el siglo XX, el Modernismo y el urbanismo y la arquitectura “franquista”. Por ello, Teruel mantiene hoy en día, en relación con el área de Historia del Arte y en cuanto al ámbito de la investigación, un amplio vacío cronológico que resulta especialmente pronunciado en lo referente al siglo XIX, lo cual puede estar causado por la escasa documentación existente a este respecto.

Así pues, la elección del tema, que aborda las transformaciones urbanísticas de Teruel en la segunda mitad del siglo XIX y el tránsito al siglo XX, parte de mi particular interés por uno de los periodos más olvidados de la evolución urbana de mi ciudad.

## **1.2 Objetivos**

Con la realización de este trabajo se pretende poner en valor el papel del urbanismo como huella patrimonial de un pasado todavía presente en el tejido urbano de Teruel, que nos permita entender la ciudad actual como un todo.

Para alcanzar este propósito, se hace necesario comprender el modo en el que los condicionantes geográficos afectaron a la evolución de la ciudad contemporánea, así

---

<sup>1</sup> En adelante se citará como TFG.

como explicar las circunstancias que provocaron su decadencia y el hecho de que Teruel fuese una de las últimas ciudades en solucionar sus problemas de crecimiento a través de los planes de ensanche, algo que otras ciudades españolas llevaban formulando desde hacía más de medio siglo.

En consecuencia, este trabajo se centrará en analizar el origen de estos obstáculos al desarrollo urbano que llevarían a la aplicación de soluciones especialmente tardías, así como en entender el proceso por el cual, no obstante, se construyen arquitecturas modernas en una ciudad que no se incorpora a la modernidad con la misma velocidad.

### 1.3 Estado de la cuestión

Para analizar este punto, es necesario señalar que la carencia de documentación relativa al periodo cronológico que aquí se trata ha dado lugar a una cierta escasez de publicaciones al respecto y a que en estas se repita una buena parte de sus contenidos. Además, estas fuentes bibliográficas abordan este periodo a modo de aproximaciones parciales y no de forma transversal y total, siendo este uno de los retos al que nos enfrentamos en el posterior desarrollo analítico.

De la bibliografía recopilada para la elaboración del tema, podemos empezar señalando aquellas publicaciones escritas por autores que describieron con gran detalle el estado de la ciudad en una época coetánea al momento tratado. Entre ellas, las más destacadas son quizá la *Crónica de la provincia de Teruel*<sup>2</sup> de Pedro Pruneda y la *Topografía médica de Teruel*<sup>3</sup> de Miguel Ibáñez, en las que se describe el estado crítico de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, desde la mentalidad de aquellos que debían enfrentarse a su transformación. Este hecho las convierte en unas obras de especial interés para este trabajo y a las cuales nos referiremos en varias ocasiones.

También han resultado de gran relevancia las monografías que abordan este periodo cronológico formando parte de un desarrollo que abarca la evolución urbana de Teruel desde sus orígenes hasta la actualidad. En este sentido, debemos mencionar importantes obras como *La transformación urbana de Teruel a través de los tiempos*<sup>4</sup> de Ángel

---

<sup>2</sup> PRUNEDA, P., *Crónica de la provincia de Teruel*, Madrid, Ronchi y Compañía, 1866.

<sup>3</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, M., *Topografía médica de Teruel*, Teruel, Imprenta de la Beneficencia, 1895.

<sup>4</sup> NOVELLA MATEO, A., *La transformación urbana de Teruel a través de los tiempos*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1988.

Novella Mateo y *Teruel. Guía de arquitectura*<sup>5</sup> de José Laborda Yneva, estando ambas, a pesar del título de la primera, centradas en una explicación de la ciudad desde el punto de vista de la arquitectura y no tanto desde la perspectiva urbanística. *Geografía urbana de Teruel*,<sup>6</sup> escrita por Manuel García Márquez, aborda este mismo asunto desde la óptica de la geografía urbana, aportando datos de carácter demográfico y económico de gran interés. Desde el ámbito de la historia, tenemos que señalar el libro *Historia de la ciudad de Teruel*, dentro del que podemos destacar los capítulos escritos por Pedro Rújula López,<sup>7</sup> Carlos Forcadell Álvarez y Silvia de la Merced Gómez<sup>8</sup> y Antonio Pérez Sánchez,<sup>9</sup> que aportan una buena contextualización a las reformas urbanas más importantes del cambio de siglo.

Además de estas publicaciones, debemos incluir dos obras recientes que estudian la ciudad desde una perspectiva urbanística y que han sido dos pilares esenciales para la elaboración de este TFG. La primera de ellas es *Transformaciones urbanas en la ciudad de Teruel. Reconstrucción y análisis gráfico*,<sup>10</sup> tesis doctoral de Miguel Sancho Mir en la que se dedica un importante apartado a la lenta adaptación de Teruel a la época contemporánea. La segunda es *De calle a calle. Las calles de Teruel en su historia*,<sup>11</sup> de Vidal Muñoz Garrido, catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Zaragoza, quien analiza de forma individualizada la evolución de las principales zonas urbanas y calles de la ciudad de Teruel.

Para concluir, es oportuno nombrar algunas de las monografías que tratan diversos aspectos puntuales de este complejo periodo y que en mayor medida han sido consultadas para la realización de este trabajo. La obra de Antonio Pérez Sánchez y Jesús Martínez

---

<sup>5</sup> LABORDA YNEVA, J., *Teruel, Guía de arquitectura*, Zaragoza, Caja de Ahorros de la Inmaculada, 1996.

<sup>6</sup> GARCÍA MÁRQUEZ, M., *Geografía urbana de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1983.

<sup>7</sup> RÚJULA LÓPEZ, P., “Despertar en el siglo XIX. Cambio económico, activismo político y capitalidad”, en Martínez González, M. y Latorre Ciria, J. M. (coords.), *Historia de la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2014, pp. 315-350.

<sup>8</sup> FORCADELL ÁLVAREZ, C. y DE LA MERCED GÓMEZ, S., “De la estación al viaducto: tradición y modernización urbana en el primer tercio del siglo XX”, en *Historia de la ciudad...*, op. cit., pp. 351-390.

<sup>9</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana de Teruel”, en *Historia de la ciudad...*, op. cit., pp. 505-542.

<sup>10</sup> SANCHE MIR, M., *Transformaciones urbanas en la ciudad de Teruel. Reconstrucción y análisis gráfico*, [Tesis doctoral no publicada], Universitat Politècnica de València, Dpto. de Expresión Gráfica Arquitectónica. [<https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/62328>] (Fecha de consulta: 03-V-2021)].

<sup>11</sup> MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle. Las calles de Teruel en su historia*, Teruel, TerueliGRáfica, SLU, 2019.

Verón: *El modernismo en la ciudad de Teruel*,<sup>12</sup> supone un detallado análisis del desarrollo de esta corriente artística en la ciudad. Debemos mencionar igualmente *Tras la memoria del agua. Abastecimiento y usos en la ciudad de Teruel*,<sup>13</sup> de Fernando Burillo Albacete y Ana Ubé González; así como *Historia del ferrocarril turolense*,<sup>14</sup> de Eloy Fernández Clemente, dos importantes investigaciones que nos permiten conocer la lenta introducción en Teruel de dos servicios esenciales para la ciudad contemporánea.

#### 1.4 Metodología de trabajo

Para la realización de este TFG se ha seguido la siguiente metodología:

- Búsqueda y recopilación de bibliografía general y específica, así como de otros recursos y materiales complementarios —planos, datos poblacionales, etc.— relativos a la evolución urbana de la ciudad de Teruel desde el momento de su fundación hasta mediados del siglo XX. Para ello se han consultado los fondos de la Biblioteca María Moliner (Universidad de Zaragoza), Biblioteca del Museo Provincial de Teruel y Biblioteca Pública de Teruel, así como distintos recursos online. También se han adquirido algunos libros que habrían de completar la información sobre el tema elegido.
- Lectura, análisis y valoración crítica de la información recopilada.
- Elaboración de un esquema de trabajo con las principales cuestiones a tratar.
- Estudio y valoración de la cartografía existente, así como la realización de planos sobre plantillas mudas que actúan como soporte gráfico y visual de las ideas plasmadas en el desarrollo analítico.
- Trabajo de campo para la observación directa de la ciudad y el fotografiado de los distintos bienes arquitectónicos mencionados en el TFG.

---

<sup>12</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A. y MARTÍNEZ VERÓN, J. *El modernismo en la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1998.

<sup>13</sup> BURILLO ALBACETE, F., y UBÉ GONZÁLEZ, A., “Tras la memoria del agua. Abastecimiento y usos en la ciudad de Teruel (1879-1951)”, *Monografías Turolenses*, nº 14, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2020.

<sup>14</sup> FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., *Historia del ferrocarril turolense* (col. Cartillas Turolenses, 10), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1987.

Tras el análisis de todo el material recopilado e interpretación de la bibliografía consultada, se ha procedido a la redacción del presente TFG, el cual se divide en tres partes fundamentales:

- 1) Una breve introducción histórica sobre el origen y posterior evolución urbana de la ciudad de Teruel en el periodo cronológico anterior al objeto de estudio, a fin de precisar aquellos condicionantes y circunstancias que marcaron los problemas a los que se enfrenta la ciudad al convertirse en capital de la provincia del mismo nombre.
- 2) Cuerpo del trabajo en el que se estudian las distintas transformaciones urbanas llevadas a cabo en Teruel a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX para, de esta forma, dar solución a los conflictos a los que se enfrenta la ciudad en su incorporación al mundo contemporáneo y, de manera más concreta, a los problemas planteados por el crecimiento de esta.

El lapso cronológico que se trata en este TFG corresponde a un periodo de transición entre las dos etapas más estudiadas de la historia del urbanismo turolense. Se conoce con bastante profundidad la ciudad medieval y moderna, y lo mismo ocurre con el Teruel de la “reconstrucción franquista”, no obstante, esto no es así para el periodo que aquí se estudia. Un lapso cronológico plagado de incertidumbres y de soluciones dadas, en numerosas ocasiones, a partir del principio de prueba y error y que, sin embargo, posibilita el posterior desarrollo de la ciudad en el siglo XX, una etapa que se apunta brevemente como cierre a lo anteriormente expuesto.

- 3) Para finalizar el trabajo, se presentan las conclusiones extraídas a partir del análisis y valoración de lo aportado en los apartados precedentes.

## 2 EVOLUCIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE TERUEL, DESDE SU FUNDACIÓN HASTA LA DOMINACIÓN NAPOLEÓNICA

Si bien el objetivo de este trabajo no es construir una historia del urbanismo de la ciudad de Teruel, es necesario plantear una breve explicación sobre su evolución urbana para comprender las transformaciones acometidas en la ciudad en época contemporánea.

En 1171, Alfonso II funda la villa de Teruel, una villa de extremadura que debía convertirse en bastión para la defensa del Reino de Aragón frente a la amenaza almohade y albergar las tropas destinadas a la conquista de Valencia. Esto motivaría el asentamiento de la población en un punto estratégico[fig.1],<sup>15</sup> un espolón rodeado por sierras montañosas y delimitado por los valles de los ríos Guadalaviar y Alfambra, que se unen a los pies de la ciudad dando lugar al río Turia,<sup>16</sup> lo que permitía las comunicaciones entre la cuenca del Ebro y el Mediterráneo y, por ello, los contactos comerciales entre poblaciones levantinas, castellanas y aragonesas.<sup>17</sup> El bastión natural sobre el que se asienta, con una abrupta elevación de 40 metros sobre el nivel del río, queda limitado en sus lados sur y este por las ramblas de San Julián y del Arrabal, que lo separan de la meseta de los Llanos de Pinilla y de la zona de arcillas rojas que precede a los cerros de Mansuetos.<sup>18</sup> Por su parte, el flanco norte del cerro queda completamente desvinculado de los Llanos de San Cristóbal por la rambla de Valparaíso, de manera que el único acceso posible a la ciudad, aunque dificultoso, se efectuaría históricamente desde la vega del Turia en su vertiente oeste.<sup>19</sup>

Aunque la fundación de Teruel tiene lugar tras la conquista cristiana, el arabista Jacinto Bosch Vilá, sitúa los orígenes de la ciudad en época islámica, concretamente en la pequeña población de Tirwal, mencionada por diversas fuentes a partir del año 935<sup>20</sup> y posiblemente situada en la zona este de la meseta sobre la que se asentaría la villa medieval. El asentamiento previo condicionaría las calles estrechas y sinuosas del trazado

---

<sup>15</sup> <https://es-es.topographic-map.com/maps/6oht/Teruel/> (Fecha de consulta: 25-V-2021).

<sup>16</sup> GARCÍA MÁRQUEZ, M., *Geografía urbana ...*, op. cit., p. 15.

<sup>17</sup> MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle...*, op. cit., p. 15.

<sup>18</sup> NOVELLA MATEO, A., *La transformación urbana...*, op. cit., pp. 17-18.

<sup>19</sup> SANCHO MARCO, M. P., “El casco histórico de Teruel”, en *Cascos históricos aragoneses* (col. Éntasis. Cuadernos de Arquitectura de la Catedral Ricardo Magdalena), Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1999, p. 42.

<sup>20</sup> NOVELLA MATEO, A., *La transformación urbana...* op. cit., p. 19.



del primer poblado cristiano, un núcleo urbano que sería dotado de un fuero propio muy beneficioso para la atracción de nuevos pobladores y rápidamente amurallado y convertido en el centro director de una gran comunidad de aldeas.<sup>21</sup>

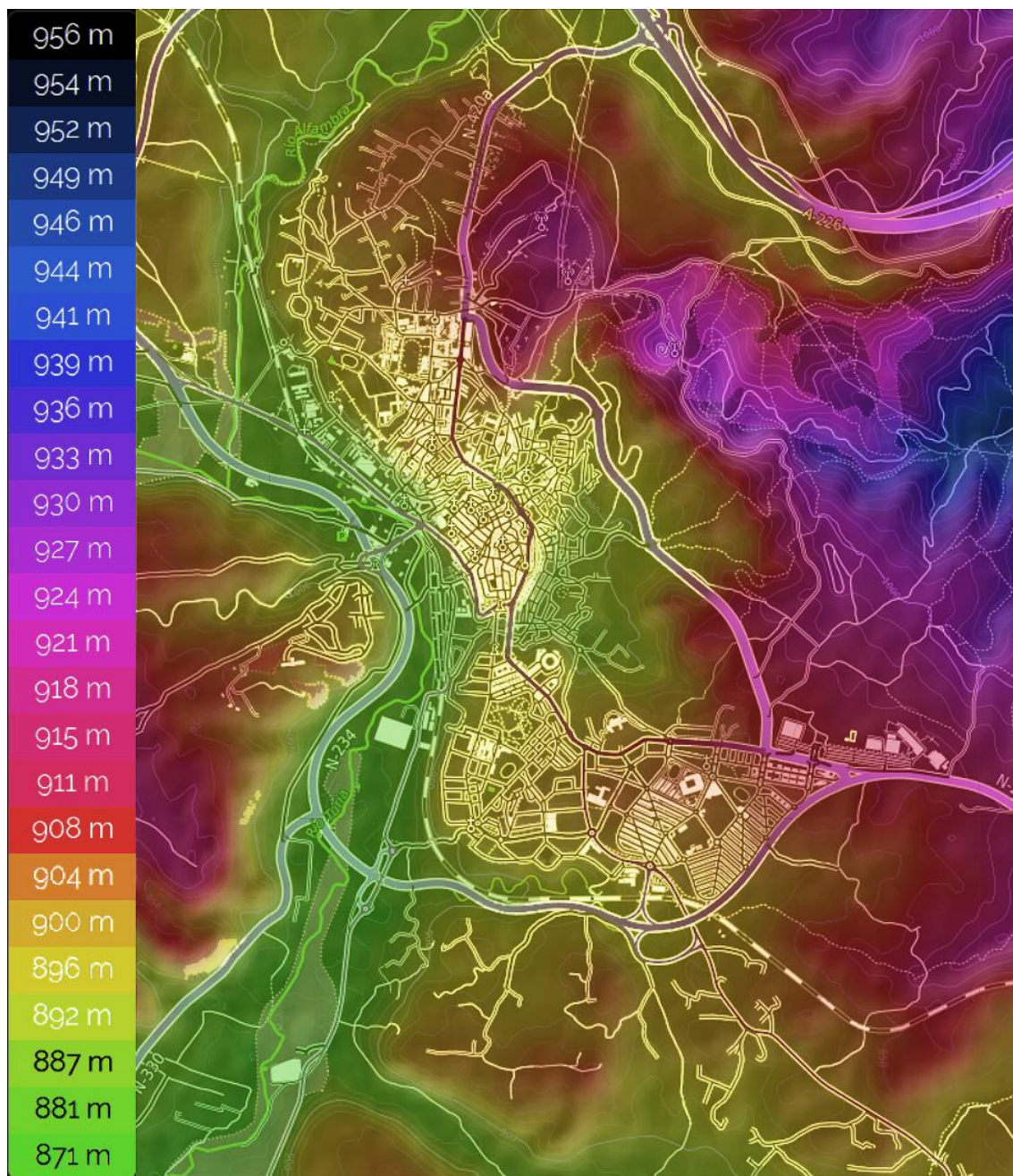


Fig. 1. Mapa topográfico de la ciudad de Teruel, altitud y relieve [Topographic-map]

<sup>21</sup> BELTRÁN ABADÍA, R., *La forma de la ciudad. Las ciudades de Aragón en la Edad Media*, Zaragoza, Delegación en Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, 1992, p. 475.

En menos de un siglo, el asentamiento cristiano inicial se amplía en dirección oeste, hasta ocupar la superficie completa de la meseta,<sup>22</sup> y se construye una ciudadela al sureste.<sup>23</sup> La trama urbana se organiza a partir de dos ejes principales, norte-sur y este-oeste, que comunican las principales puertas de la ciudad y que tienen como punto central la Plaza del Mercado [fig. 2].<sup>24</sup> Además, la villa queda administrativamente dividida en nueve barrios que se vinculan a cada una de las parroquias levantadas entre los siglos XII y XIII, a los que se suman la judería, al este y la morería, al oeste.<sup>25</sup>

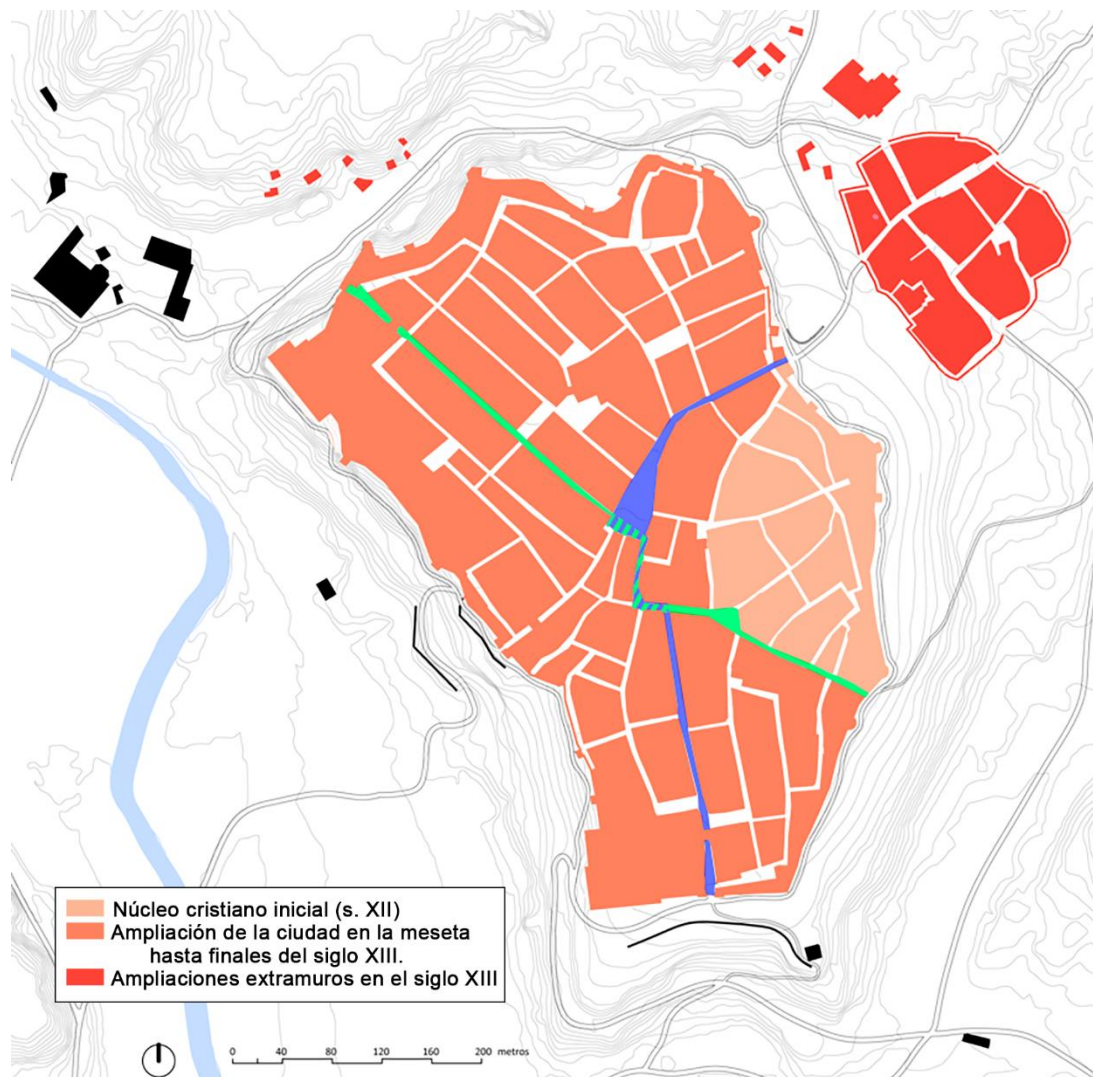


Fig.2. Ampliaciones de la ciudad de Teruel entre los siglos XII y XIII

<sup>22</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana...”, *op. cit.*, p. 508.

<sup>23</sup> LABORDA YNEVA, J., *Teruel, Guía de arquitectura...*, *op. cit.*, pp. 36-37.

<sup>24</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana...”, *op. cit.*, p. 516.

<sup>25</sup> YESTE NAVARRO, I., “Morerías urbanas en Aragón”, en Criado Mainar, J. (coord.), *Arte mudéjar aragonés. Patrimonio de la Humanidad. Actas del X coloquio de arte aragonés*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (C.S.I.C) y Universidad de Zaragoza, 2002, p. 148.

El auge económico y poblacional del siglo XIII, trae consigo la formación de los barrios extramuros del Arrabal y las Cuevas del Siete, así como la construcción de las torres-puerta mudéjares que, situadas en las proximidades de las puertas de la muralla, permiten la vigilancia y defensa de la ciudad sin suponer una interrupción en la red viaria.<sup>26</sup> Aunque tras la conquista de Valencia, Teruel perdería su función militar, lograría convertirse en un centro comercial de primer orden gracias a la celebración de ferias y mercados, lo que contribuiría a que Pedro IV le concediese el título de ciudad en 1347.<sup>27</sup>

Durante el siglo XV, los conflictos armados y los brotes de peste dejan como resultado los solares vacíos que son ocupados por casas renacentistas como la de la Comunidad o la del Deán. La recuperación económica se traduce en construcciones como el acueducto-viaducto de Los Arcos del ingeniero francés Pierres Vedel.<sup>28</sup> Esta intensa actividad edilicia continúa en los siglos XVII y XVIII, sobre todo en el ámbito religioso, destacando el nuevo seminario y el Palacio Episcopal.<sup>29</sup>

La carencia de suelo urbano comienza a manifestarse a lo largo del siglo XVIII, lo que lleva al relleno de los barrancos circundantes para ampliar los terrenos urbanizables y a la construcción de los primeros paseos extramuros, como la Plaza del Paseador y el Paseo de Ronda.<sup>30</sup>

El siglo XIX trae para Teruel el inicio de su decadencia. No obstante, el lento, aunque constante crecimiento demográfico y la limitación espacial del recinto heredado, provocarían la tímida expansión de la ciudad por las laderas de la meseta, originándose los nuevos barrios de San Julián y del Calvario, y a lo largo de la carretera de Zaragoza.<sup>31</sup> El derrumbe de algunos edificios en la Guerra de la Independencia liberaría los espacios necesarios para la construcción de los paseos ajardinados del Óvalo y la Glorieta, ambos constituyendo un cinturón de ronda verde.<sup>32</sup>

---

<sup>26</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana...”, *op. cit.*, p. 516.

<sup>27</sup> SANCHO MARCO, M. P., “El casco histórico ...”, *op. cit.*, p. 45.

<sup>28</sup> NOVELLA MATEO, A., *La transformación urbana...*, *op. cit.*, pp. 87-100.

<sup>29</sup> SANCHO MARCO, M. P., “El casco histórico ...”, *op. cit.*, pp. 47-48.

<sup>30</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana...”, *op. cit.*, p. 527-528.

<sup>31</sup> GARCÍA MÁRQUEZ, M., *Geografía urbana...* *op. cit.*, pp. 37-38.

<sup>32</sup> MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle...* *op. cit.*, pp. 211-212.



### 3 ENTRE LAS ESPERANZAS DE TERUEL COMO CAPITAL DE PROVINCIA Y EL FRACASO DE UNA CIUDAD OLVIDADA (1830-1930)

Aunque durante la invasión francesa se producen los primeros intentos por consolidar la posición de la ciudad como importante centro administrativo y territorial, es el Real Decreto de 1833 el que, por ser ésta la única ciudad de cierta relevancia territorial en la zona sur de la región, convierte a Teruel en la capital de la recién creada provincia aragonesa del mismo nombre.<sup>33</sup> Es así como la localidad comienza a acoger toda una serie de sedes institucionales<sup>34</sup> que actuarán como motor económico y demográfico.<sup>35</sup>

El empujón que supone la capitalidad, pronto se ve truncado cuando la ciudad, como bastión clave del liberalismo, debe hacer frente a las Guerras Carlistas (1833-1840, 1846-1849 y 1872-1875).<sup>36</sup> Teruel, que había visto cómo desaparecían progresivamente los lienzos de muralla para propiciar la construcción de nuevas viviendas,<sup>37</sup> debe ser nuevamente fortificada para poder repeler los ataques carlistas [fig. 3].<sup>38</sup> Paralelamente, las sucesivas desamortizaciones de los bienes de la iglesia de Mendizábal (1836) y Madoz (1855) favorecen la construcción de edificios de uso residencial y de servicios sobre estos terrenos de propiedad eclesiástica.<sup>39</sup>

Las Guerras Carlistas implicarán un precipitado deterioro de la actividad económica de la capital, perdiendo en gran medida su riqueza artesanal y comercial, manteniéndose únicamente un comercio de tipo familiar dedicado fundamentalmente al abastecimiento

---

<sup>33</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 154, martes, 3 de diciembre de 1833, p. 657.

<sup>34</sup> *Idem*.

Art. 2º. “En cada capital de provincia habrá un subdelegado principal de Fomento, con un secretario, cinco oficiales y un portero en las de segunda y tercera clase [en la que se halla la ciudad de Teruel], y un oficial más en las de primera”.

<sup>35</sup> <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=192100> (Fecha de consulta: 05-V-2021).

<sup>36</sup> SANCHEZ MIR, M., *Transformaciones urbanas...*, op. cit. pp. 246-248.

<sup>37</sup> SANCHEZ MIR, M., AGUSTÍN HERNÁNDEZ, L. y MARTÍN DOMÍNGUEZ, B., “La fortificación de Teruel durante el siglo XIX: un paisaje efímero”, *Arqueología de la Arquitectura*, n.º 14, 2017 en [<http://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/215/333>] (Fecha de consulta: 03-V-2021)].

<sup>38</sup> [https://www.researchgate.net/figure/Plano-del-proyecto-de-la-fortificacion-de-Teruel-ca1838-CEME-ca-1838-plano\\_fig5\\_321766001](https://www.researchgate.net/figure/Plano-del-proyecto-de-la-fortificacion-de-Teruel-ca1838-CEME-ca-1838-plano_fig5_321766001) (Fecha de consulta: 25-V-2021).

<sup>39</sup> ZARAGOZA AYARZA, F., “La Desamortización de Madoz en la provincia de Teruel durante el Bienio Progresista” en *Encuentro sobre Historia Contemporánea de las Tierras Turolenses*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1986, pp. 127-138.

local.<sup>40</sup> La ciudad retrocede así a un modelo económico basado principalmente en el sector primario, siendo la administración de la capitalidad el único elemento dinamizador y de escasa atracción de nuevos habitantes.<sup>41</sup>

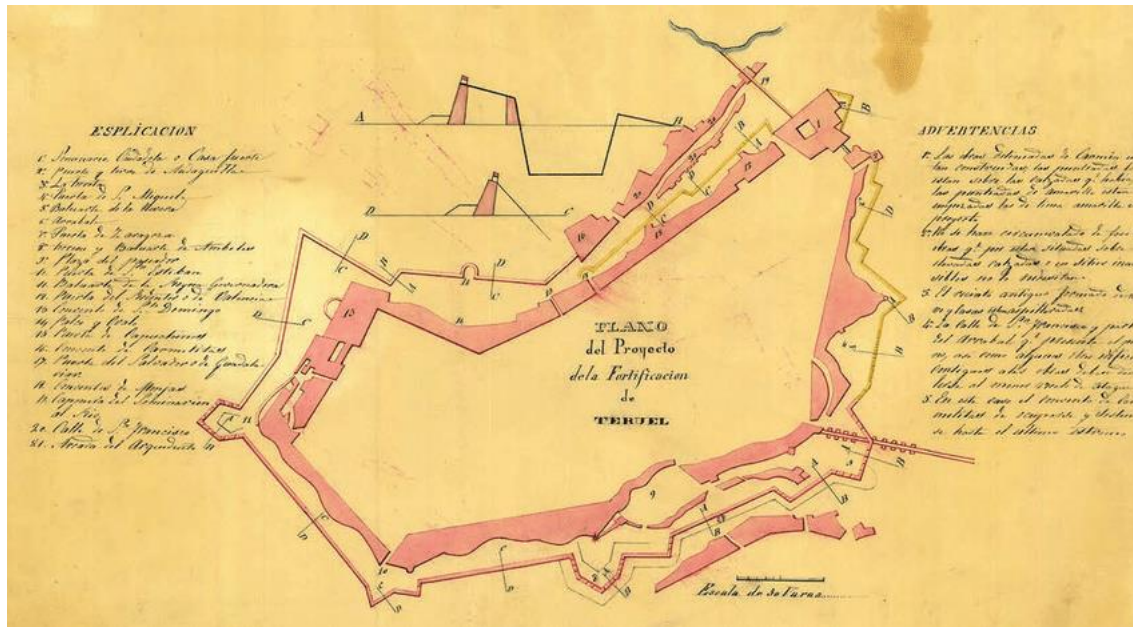


Fig. 3. Plano del proyecto de la fortificación de Teruel (ca. 1838) [CEME]

A esta profunda crisis, hay que añadir como factor determinante para el desarrollo posterior de la ciudad su exclusión de las principales vías de comunicación. A pesar de que en 1870 se había acordado desde el gobierno estatal la creación de una red de ferrocarriles que comunicase todas las capitales de provincia con el fin de evitar el subdesarrollo de los territorios,<sup>42</sup> en 1891, Teruel se mantenía como la única capital provincial sin conexión ferroviaria con la red nacional. En ese año, tan solo una línea de 12 km de carácter privado circulaba por la provincia.<sup>43</sup> La comunicación entre la ciudad y las capitales más cercanas seguía efectuándose con transporte de tracción animal, lo que, desde luego, supondría el aislamiento del municipio<sup>44</sup> y erradicaría sus posibilidades de industrialización en favor de otros como Valencia o Zaragoza completamente integrados en el sistema de transporte español.

<sup>40</sup> ALDECOA CALVO, J. S., "El difícil impulso del nuevo siglo", en Losantos Salvador, A. (coord.), *Comunidad de Teruel*, Zaragoza, Diputación General de Aragón, Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior, 2010, p. 148.

<sup>41</sup> RÚJULA LÓPEZ, P., "Despertar en el siglo..." *op. cit.*, pp. 331-332.

<sup>42</sup> FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., *Historia del ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 5.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p. 33.

<sup>44</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, M., *Topografía médica...*, *op. cit.*, p. 12.

Frente a este sentimiento de exclusión, figuras como el senador liberal Víctor Pruneda Soriano o el diputado turolense a cortes Carlos Castel y González de Amezúa, tratarían de impulsar la modernización de la ciudad de Teruel y su provincia. Independientemente de su signo político, la reivindicación principal de todos ellos fue la construcción de una vía de ferrocarril que conectase Teruel con la red nacional, infraestructura que no se haría realidad hasta 1901 cuando, tras el continuo cambio en las concesiones del proyecto para la línea Calatayud-Sagunto, se construiría el último tramo, Puerto de Escandón-Calatayud. Finalmente, y aunque la inauguración tuvo ya lugar en 1901 [fig. 4],<sup>45</sup> esta línea, que pretendía unir Valencia con Zaragoza, no quedaría completada hasta 1933.<sup>46</sup>

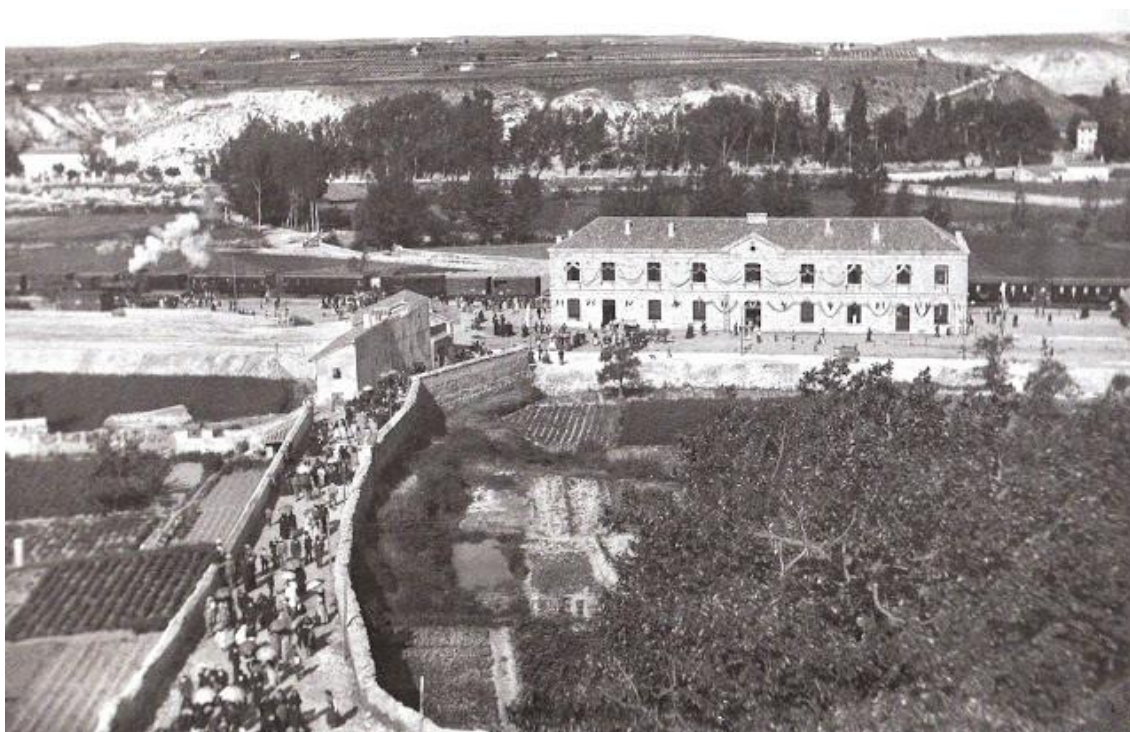


Fig. 4. Estación del ferrocarril, inauguración de la línea Sagunto-Teruel (1 de julio de 1901)

A pesar de la euforia que supuso la llegada del tren a Teruel, ésta apenas tendría repercusión en la economía de una ciudad ya demasiado ralentizada y desligada del desarrollo que el siglo XIX había reportado al resto del país: “Hace algunos años, la capital [Teruel] era considerada como una de las plazas más importantes de Aragón para el comercio de cereales. Pero desde la construcción del ferro-carril del Mediterráneo, todo

---

<sup>45</sup> <https://tuoliense.blogspot.com/search/label/Teruel.%20Estaci%C3%B3n%20del%20ferrocarril> (Fecha de consulta: 09-VI-2021).

<sup>46</sup> FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., *Historia del ferrocarril... op. cit.*, p. 36.



aquel inusitado movimiento se paralizó, secáronse todos aquellos manantiales de riqueza. La vida comercial se ha extinguido en Teruel”.<sup>47</sup> Asimismo, el trazado ferroviario, impediría la natural expansión urbana de Teruel por la vega del Turia [fig. 5].<sup>48</sup>

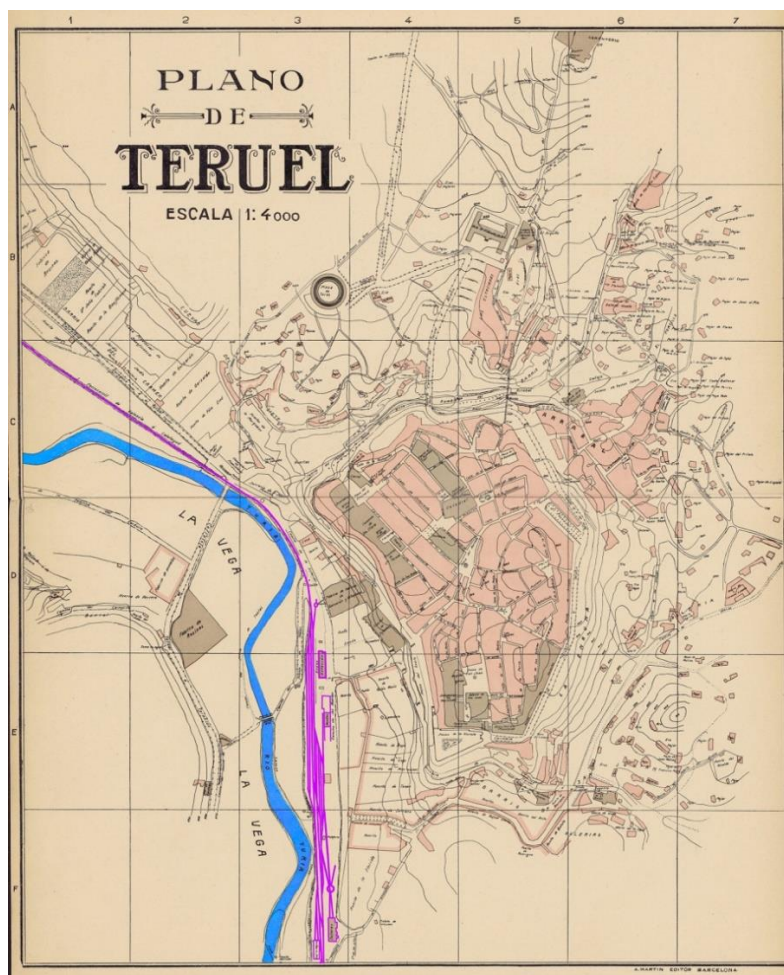


Fig. 5. Plano de Teruel (1910) —sobrescrito—, se señalan el morado la línea ferrea y las instalaciones ferroviarias [Instituto Geográfico Nacional]

Esta situación de marginación sufrida por la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX tendría un claro reflejo en su estructura urbana. Teruel, va a vivir en este momento las consecuencias de la crisis de la vivienda que se estaba dando de forma generalizada en el resto de España,<sup>49</sup> siendo testigo del paulatino incremento del valor de los solares del casco histórico y, por consiguiente, de la oposición de los grandes propietarios a la

<sup>47</sup> PRUNEDA, P., *Crónica de la provincia...*, op. cit., p. VII.

<sup>48</sup> Plano de Teruel, descripción por Ceferino Rocafort y Casimiro Dalmau; cartas corográficas por el comandante de Ingenieros, Benito Chías y Carbó y otros facultativos.  
<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/031502.html> (Fecha de consulta: 04-VI-2021).

<sup>49</sup> CASTRILLO ROMÓN, M., *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo del debate en España (1850-1920)*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 2001, p. 30

proyección de cualquier ensanche que hiciese bajar el precio de los mismos.<sup>50</sup> La consecuencia directa de este proceso, unida a los condicionantes físicos que marcaban los límites de la ciudad, sería la densificación del núcleo urbano y la aparición de bloques de viviendas en altura que debían adaptarse a la trama existente. Claro testimonio del empeoramiento de las condiciones de habitabilidad del casco histórico son las palabras del viajero Francisco de Paula quien, en 1850, se refiere al aspecto general de la ciudad como “desagradable por lo angosto y tortuoso de sus calles y la poca elegancia de sus casas”<sup>51</sup> o el ya también citado Pedro Pruneda quien afirmaba: “No tan bella parece la ciudad en su interior; antes bien producen una impresión desagradable lo empinado de sus cuestras, lo tortuoso de sus lóbregas calles, y el mezquino y ruinoso aspecto de sus edificios (...) La distribución interior de las casas es antigua y de poco gusto, ofreciendo en su exterior un aspecto poco ventajoso y sin ningún orden arquitectónico. Sin embargo, en los últimos años se han mejorado algunos notablemente, construyéndose varias y rectificándose otras según el gusto moderno”.<sup>52</sup>



Fig. 6. Plaza del Mercado —hoy del Torico— a comienzos del siglo XX (J. Fernández Fuertes) [I.E.T.]

<sup>50</sup> BURILLO ALBACETE, F., y UBÉ GONZÁLEZ, A., “Tras la memoria...”, *op. cit.*, p. 15.

<sup>51</sup> DE PAULA MELLADO, F., *Recuerdos de un viaje por España. Tercera y cuarta parte. Galicia, Navarra, La Rioja, Aragón, Cataluña y Valencia*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Mellado, 1850, pp. 24-25

<sup>52</sup> PRUNEDA, P., *Crónica de la provincia...*, *op. cit.*, p. 31.



El Ayuntamiento, consciente del problema y movido por el arraigo del ideal ilustrado de ciudad, desarrollaría un corpus normativo con la intención de ejecutar las reformas necesarias para mejorar la imagen del casco urbano [fig. 6].<sup>53</sup> La primera de estas normas sería el Reglamento de Policía Urbana y Ornato Público de 1857, seguido por las Ordenanzas Municipales que se sucedieron en los años 1866, 1891 y 1910. Entre otros propósitos, estas ordenanzas promoverían la pavimentación de las calles, las alturas máximas de edificación y las nuevas alineaciones fijadas en los planos generales de 1863 y 1886.<sup>54</sup>

Esta normativa municipal tiene su correlato en la reglamentación nacional, dado que por *Real Orden de 20 de Febrero de 1848 sobre planos geométricos de las poblaciones*, en el apartado titulado: *Sobre cuándo es obligatorio el levantamiento de planos geométricos*, se determinaba la obligatoriedad de realizar dichos planos "...a las capitales de provincia y poblaciones de crecido vecindario, que a la circunstancia de su riqueza y extensión, reúnan elementos para que su progresivo desarrollo, y cuenten en su término o en los inmediatos, arquitectos con título o ingenieros que puedan levantar dichos planos".<sup>55</sup> En la mayoría de los casos, estos planos geométricos acabaron convirtiéndose en planos de alineaciones, esto es, cartografías en las que, sobre los trazados existentes, se dibujaban, en otro color, las nuevas alineaciones proyectadas.<sup>56</sup> No obstante, muy pocas ciudades ejecutaron el levantamiento, de tal forma que los ayuntamientos "prefirieron seguir el método de estudiar y proyectar la alineación de una calle justo en el momento en que esta se considerase necesaria (...) y no planificar de una vez el sistema

---

<sup>53</sup> Imagen, de la exposición "Teruel en el cambio de Siglo. Fotografías de Jaime Fernández 1852-1928", Museo de Teruel-Instituto de Estudios Turolenses [I.E.T.] en <https://ecodeteruel.tv/un-paseo-por-el-teruel-de-hace-mas-de-100-anos-exposicion-de-fotografias-de-jaime-fernandez-ver-videos/> (Fecha de consulta: 03-VI-2021).

<sup>54</sup> SANCHEZ MIR, M., *Transformaciones urbanas...*, op. cit., pp. 280-281.

<sup>55</sup> La R.O. de 1848 no hace sino reducir el número de lugares que debían levantar un plano geométrico según la R. O. de 25 de Julio de 1846, dada la falta de técnicos con medios adecuados para levantar estos planos geométricos, unido al hecho de que todos los gastos derivados de ello corrieran a cargo del Ayuntamiento. Unos años más tarde, por R.O. de 19 de diciembre de 1859 se concretaría la obligación únicamente para los municipios con una población superior a 8.000 habitantes.

BASSOLS COMA, M., "Los inicios del derecho urbanístico en el periodo del liberalismo moderado y en el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico", *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, n.º 107-108, 1996, pp. 19-51 (espec. pp. 23-25).

<sup>56</sup> TERÁN TROYANO, F. de, *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Madrid, Ed. Cátedra, 1999, pp. 52-53.

de alineaciones de toda la ciudad”,<sup>57</sup> método por el que, al parecer, se optó en la ciudad de Teruel,<sup>58</sup> en donde las calles habrían de mantener en su mayoría el trazado original salvo la rectificación y ampliación de algunas como la Calle Nueva (1870)<sup>59</sup> [fig. 7].<sup>60</sup>

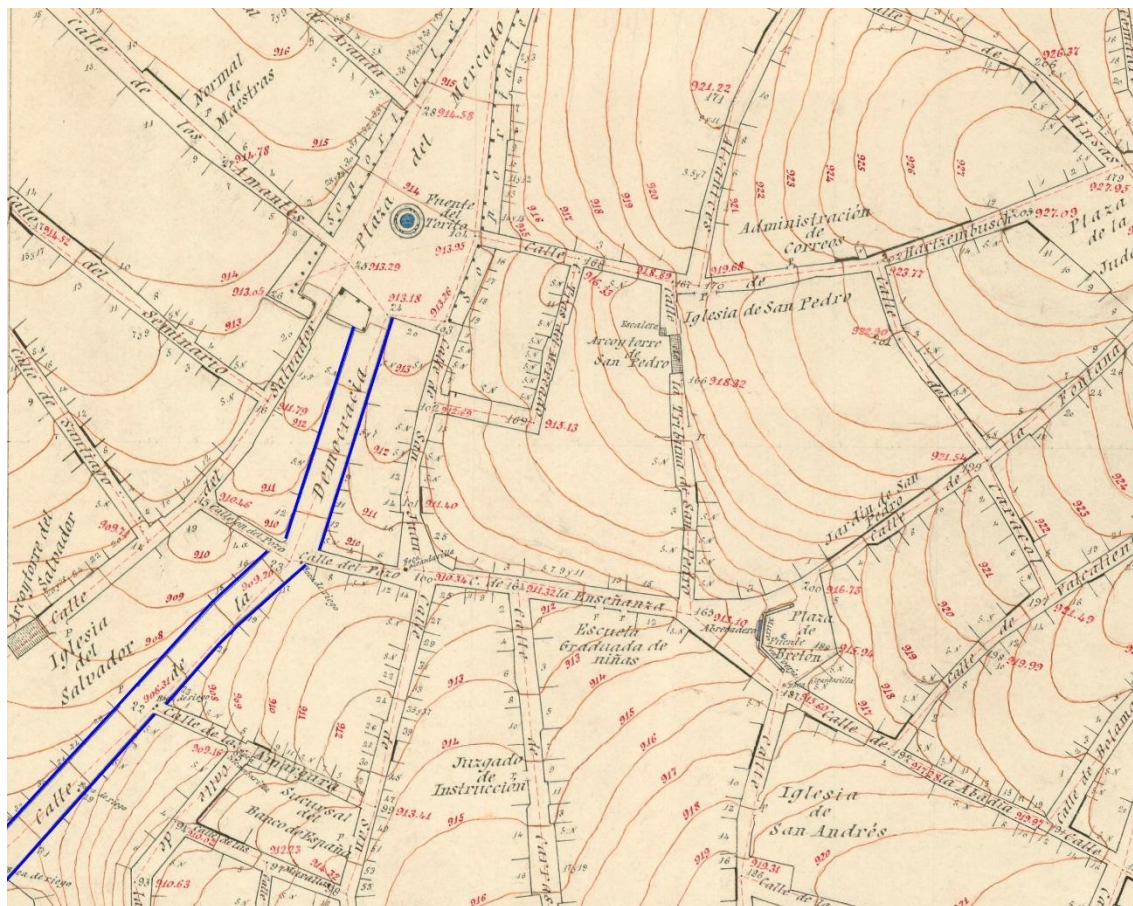


Fig. 7. Plano de población de Teruel, hoja 9, detalle —sobreescrito— en azul la Calle Nueva —de la Democracia en el plano— tras su ampliación en 1870 (Instituto Geográfico y Estadístico, 1912)

La necesidad de aumentar la superficie urbanizada en las principales ciudades del país llevó a la promulgación de las leyes de Ensanche de 1864, 1876 y 1892.<sup>61</sup> No obstante

<sup>57</sup> ANGUITA CANTERO, R., *Ordenanza y Policía Urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Monografía Arte y Arqueología, Granada, Universidad de Granada, Junta de Andalucía, 1997, p. 277.

<sup>58</sup> El Censo de 1860 recoge en Aragón las siguientes poblaciones con más de 8.000 habitantes: Zaragoza (67.428), Calatayud (12.306), Huesca (10.160), Teruel (10.132), Caspe (9.951) y Tarazona (8.391), aunque únicamente se han localizado cuatro planos geométricos: dos en Zaragoza, uno en Huesca y otro en Calatayud, de hecho, en el archivo municipal de Teruel no se sabe de la existencia de dicho plano [<https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=192209&tns=192564#192564>] (Fecha de consulta: 21-V-2021)].

<sup>59</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., y MARTÍNEZ VERÓN, J., *El modernismo...*, op. cit., p. 18.

<sup>60</sup> Centro Nacional de Información Geográfica, Planos de población, POBL440914-1912-TERUEL.

<sup>61</sup> BASSOLS COMA, M., “El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico” en *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, n.º 107-108, 1996, pp. 53-90 (espec. pp. 62-67).

y en ausencia de un ensanche proyectado para la ciudad de Teruel, las Ordenanzas Municipales de 1891, permitirían la construcción de bloques de cuatro plantas y de 15 o más metros de altura, alterando notablemente la imagen de la ciudad y densificando extraordinariamente el casco urbano consolidado.<sup>62</sup>

A pesar de las intenciones de modernización de la administración pública, la tercera guerra carlista, la falta de inversión por parte del Estado y la situación crítica de unas arcas municipales que no lograban recuperarse, supondrían un impedimento al desarrollo de las reformas promovidas por el consistorio y prolongarían el triste panorama de la ciudad hasta los primeros años del siglo XX. En este contexto se enmarca cronológicamente la obra *Topografía Médica de Teruel* (Miguel Ibáñez, 1895),<sup>63</sup> un análisis que, en la línea de los trabajos realizados por higienistas en el resto de las ciudades españolas, trataba de identificar cuáles eran las principales problemáticas y necesidades en temas de salud, higiene y aseo personal, doméstico y urbano.<sup>64</sup>

Ibáñez, aunque reconociendo la importancia de las labores de mejora iniciadas por el ayuntamiento, sigue advirtiendo grandes carencias en el tejido urbano de Teruel. Entre ellas, destaca el problema de la gran elevación de los edificios de viviendas, “...circunstancia que, sumada á la estrechez de casi todas las calles, dificulta mucho más el soleo y ventilación de las mismas, disminuyendo además la cantidad de luz en los primeros pisos”.<sup>65</sup> Además, “ni las casas ni las habitaciones reúnen en general condiciones adecuadas al clima de este país...”,<sup>66</sup> dada la pobreza de los materiales constructivos.

En tales circunstancias, la ciudad se adentra a un ritmo excesivamente pausado en el siglo XX, manteniendo todavía la fisionomía urbana de época medieval y moderna, y sumergiéndose en una nueva crisis económica, en esta ocasión del sector agrario, que se estaba produciendo a nivel europeo. Teruel, que cuenta en el año 1900 con 10.797 habitantes,<sup>67</sup> es uno de los escasos municipios que consiguen elevar su censo dentro de una provincia que había perdido anualmente el 3’7% de su población en los últimos años

---

<sup>62</sup> SANCHO MIR, M., *Transformaciones urbanas...*, op. cit., pp. 280-281.

<sup>63</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, M., *Topografía médica...*, op. cit., pp. 67.

<sup>64</sup> CASTRILLO ROMÓN, M., *Reformismo, vivienda...*, op. cit., p. 45.

<sup>65</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, M., *Topografía médica...* op. cit., p. 67.

<sup>66</sup> *Ídem*.

<sup>67</sup> FORCADELL ÁLVAREZ, C., y DE LA MERCED GÓMEZ, S., “De la estación...”, op. cit., p. 351

del siglo XIX.<sup>68</sup> El crecimiento poblacional de la ciudad, ligero en comparación con el experimentado por otros núcleos urbanos que se habían subido al tren de la industrialización, generaría la presión demográfica suficiente como para que surgiesen nuevos barrios como el de Ollerías y el Carmen, y se plantease la construcción de un ensanche en los llanos de San Cristóbal, que no supondría sino la edificación de la Plaza de Toros o el Asilo de San Nicolás de Bari.<sup>69</sup>

Los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX van a estar marcados por una regeneración del paisaje urbano, sobre todo en lo que se refiere al caserío de la ciudad, con la incorporación de edificios públicos y privados de cierta prestancia.<sup>70</sup> Este florecimiento arquitectónico va a estar estrechamente ligado al surgimiento de una incipiente burguesía, enriquecida a costa del resurgir comercial, la compra de los terrenos que habían sido fruto de la desamortización, y la construcción y venta de nuevos inmuebles.<sup>71</sup> Familias poderosas como los Torán y los Castel, van a ejercer además el control político de la ciudad, lo que explica en cierto modo que esta renovación inmobiliaria se dé tanto a nivel privado como público, aunque este con menor intensidad.<sup>72</sup>

La gran actividad edilicia del cambio de siglo va a permitir la introducción en el tejido urbano de nuevas tendencias arquitectónicas. En la esfera religiosa, Teruel incorpora el historicismo, sobre todo en su vertiente neogótica, con la construcción de edificios como el asilo-colegio del Sagrado Corazón (1895-1899) o la restauración de la iglesia mudéjar de San Pedro (1896-1899). Esta última intervención es quizás la más interesante por ser la primera en la que se documenta la participación de Pau Monguió (1865-1956)<sup>73</sup>, arquitecto tarraconense formado en la Escuela de Arquitectura de Barcelona que ocuparía el cargo de Arquitecto Municipal de Teruel en dos ocasiones, la primera de ellas entre los años 1898 y 1902.<sup>74</sup>

---

<sup>68</sup> FORCADELL ÁLVAREZ, C., *El regeneracionismo turolense a finales del siglo XIX* (col. Cartillas Turolenses, 15), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1993, p. 13.

<sup>69</sup> SANCHEZ MIR, M., *Transformaciones urbanas...* *op. cit.*, pp. 257-260.

<sup>70</sup> SANCHEZ MARCO, M. P., “El casco histórico...” *op. cit.*, p. 49.

<sup>71</sup> BURILLO ALBACETE, F., y UBÉ GONZÁLEZ, A., “Tras la memoria...” *op. cit.*, p. 16.

<sup>72</sup> FORCADELL ÁLVAREZ, C. y DE LA MERCED GÓMEZ, S., “De la estación...” *op. cit.*, p. 362.

<sup>73</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La ciudad de Teruel en la transición del siglo XIX al XX: el modernismo”, en *Turia*, nº 104, Instituto de Estudios Turolenses, 2012, pp. 365-381, (espec. p. 377).

<sup>74</sup> MARTÍNEZ VERÓN, J., *Arquitectos en Aragón: Diccionario Histórico, Vol. III*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Excma. Diputación de Zaragoza, 2000, p. 315.

En esta primera etapa, Monguió se adscribe a la denominada por Pérez Sánchez “arquitectura de piedra y ladrillo”, una tendencia que deja ver su gusto ecléctico y que, empleada exclusivamente en edificaciones públicas o religiosas, como el edificio de las Escuelas del Arrabal (1902), combina estos materiales para generar formas muy depuradas que recuerdan al mundo de lo medieval.<sup>75</sup> Esta corriente tendrá un largo desarrollo en la ciudad, encontrando ejemplos tan tardíos como el desaparecido Mercado Municipal (1929), obra de Juan Antonio Muñoz.

En el ámbito privado y de forma paralela van a construirse nuevos bloques de viviendas claramente influenciados por las construcciones “premodernistas” de la ciudad de Valencia.<sup>76</sup> Estos edificios, de tres o cuatro plantas, ocupaban solares de grandes dimensiones resultantes de la adquisición y adición de sendas casas unifamiliares. Se caracterizarían por la inclusión en fachada de elementos ornamentales aislados provenientes del repertorio neoclásico, romántico y mudéjar, y por suponer una mejora en cuestiones de higiene y distribución.<sup>77</sup> Será, no obstante, en obras como la Casa Bayo (1901), donde Pau Monguió, comenzará a incorporar aquellos elementos que definirán el modernismo de los años posteriores, entre ellos, la profusión en fachada de distintivas formas orgánicas en forja, fruto de la colaboración con un experto en rejerías, el turolense Matías Abad.<sup>78</sup>

Pau Monguió regresa a Teruel en 1908. Lo hace primero como arquitecto provincial y entre 1911 y 1914 como arquitecto municipal<sup>79</sup>, habiendo experimentado de primera mano la aparición del modernismo en Barcelona y Valencia, lo que le permitirá, gracias al bagaje adquirido, emprender la verdadera eclosión modernista en la ciudad con la construcción de edificios como Tejidos el Torico (1910-1912) o la Casa Ferrán (1910), obra que mejor sintetiza los rasgos de su producción.<sup>80</sup>

La inclusión de estas nuevas edificaciones en un casco urbano tan densificado como el de Teruel, supondría un gran reto para el arquitecto y conferiría al modernismo turolense unas cualidades muy particulares en cuanto a la relación vivienda-entorno

---

<sup>75</sup> PÉREZ SÁNCHEZ A., y MARTÍNEZ VERÓN, J., *El modernismo...*, op. cit., p. 32.

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 57.

<sup>77</sup> *Ibidem*., pp. 42-43.

<sup>78</sup> SANCHO MARCO, M. P., “*El casco histórico...*”, op. cit., p. 49.

<sup>79</sup> MARTÍNEZ VERÓN, J., *Arquitectos en Aragón...*, op. cit., p. 315.

<sup>80</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “*La ciudad de Teruel...*”, op. cit., p. 379.



urbano, dado que esta debía adaptarse a los solares del heterogéneo tejido urbano medieval y debía hacerlo a modo de bloque en altura.<sup>81</sup> Los edificios modernistas se intercalan entre construcciones del pasado sin conformar manzanas completas, aunque facilitando el tránsito por la red viaria, lo cual se lograba ajustándose en planta baja a las nuevas alineaciones que ampliaban las calles, pero incorporando potentes balcones y miradores de gran vuelo ocupando chaflanes y fachadas de las plantas superiores, para así no perder espacio habitable [fig. 8].<sup>82</sup>



Fig. 8. Vista actual de la Casa Ferrán desde la Calle Comandante Fortea [J.R.G.]

<sup>81</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., y MARTÍNEZ VERÓN, J., *El modernismo...*, op. cit., p. 169.

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 57.

Este método arquitecto-urbanístico se generalizará en construcciones adscritas a diferentes corrientes proyectadas en esos mismos años por otros arquitectos en la ciudad. Dos ejemplos claros son la Casa Torán (Víctor González, 1917), producto de la fusión de clasicismo y regionalismo<sup>83</sup> y el Casino Mercantil (Juan Antonio Muñoz, 1921), un edificio ecléctico de clara impronta clasicista.<sup>84</sup>

A esta fusión de corrientes arquitectónicas en el constreñido espacio urbano turolense, debemos añadir la aparición de un neomudéjar de corte regionalista que tendría una importante difusión.<sup>85</sup> Dentro de esta tendencia, además de la nueva portada de la catedral de Teruel (Pau Monguió, 1909),<sup>86</sup> debemos incluir la Escalinata del Óvalo (José Torán de la Rad, 1921) [figs. 9 y 10],<sup>87</sup> obra esta que habrá de convertirse en un símbolo para ciudad y que actúa como enlace entre la estación de ferrocarril y la ciudad antigua.<sup>88</sup>

Estas nuevas construcciones ayudaban a mejorar la imagen de la ciudad en el recién iniciado siglo XX, no obstante, Teruel, además de padecer las consecuencias de la densificación, seguía sumergida en una gran crisis social y económica que se vería agravada por el inicio de la Primera Guerra Mundial.<sup>89</sup> La ciudad adolecía de múltiples carencias en infraestructura, sobre todo las relativas a la higiene tanto privada como pública, ya que contaba con un suministro de agua obsoleto, en su mayor parte heredado del siglo XVI, y con la ausencia de un sistema eficaz de evacuación de aguas fecales.<sup>90</sup>

Aunque las primeras iniciativas para la construcción de un sistema moderno de traída de agua potable a la ciudad se remontan a 1877, por iniciativa del alcalde Luis Urroz,<sup>91</sup> durante más de cincuenta años se sucederían los concursos y proyectos presentados, aceptados y rechazados por el consistorio. La incapacidad del Ayuntamiento para

---

<sup>83</sup> LABORDA YNEVA, J. *Teruel, Guía de arquitectura ...*, op. cit., p. 166.

<sup>84</sup> *Ibidem*, p. 173.

<sup>85</sup> BIEL IBÁÑEZ, M. P. y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, A., *La arquitectura neomudéjar en Aragón*, Zaragoza, Publicaciones del Rolde de Estudios Aragoneses e Institución Fernando el Católico, 2005, p. 35.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 160.

<sup>87</sup> <https://ecodeteruel.tv/la-escalinata-en-1-931/> (Fecha de consulta: 03-VI-2021).

<http://tuoliense.blogspot.com/2014/06/postales-de-teruel.html> (Fecha de consulta: 03-VI-2021).

<sup>88</sup> BIEL IBÁÑEZ, M. P. y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, A., “Precisiones en torno a la arquitectura neomudéjar en Aragón”, en CRIADO MAINAR, J. (coord.), *Arte mudéjar aragonés. Patrimonio de la Humanidad. Actas del X coloquio de arte aragonés*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (C.S.I.C.) y Universidad de Zaragoza, 2002, pp. 331-371 (espec. p. 327).

<sup>89</sup> SANCHO MIR, M., *Transformaciones urbanas...* op. cit., p. 250

<sup>90</sup> BURILLO ALBACETE, F., y UBÉ GONZÁLEZ, A., “Tras la memoria...”, op. cit., pp. 26-28.

<sup>91</sup> *Ibidem*, p. 46.

alcanzar acuerdos políticos, los errores técnicos, la carestía de los proyectos, la falta de inversiones públicas y la ausencia de capitales, harían que, todavía en 1923, con el inicio de la dictadura de Primo de Rivera, Teruel fuese la única capital de provincia sin contar con agua corriente en sus viviendas.<sup>92</sup>



Figs. 9 y 10. Vista del año 1931 de la Escalinata de José Torán y del Paseo del Óvalo desde la estación de Ferrocarril [arriba] y desde el mirador situado en el Paseo del Óvalo [abajo].

---

<sup>92</sup> *Ibidem*, p. 101.



No sería hasta el año 1931 cuando la empresa Pavimentos S.A., propiedad de José Torán de la Rad, financiase un proyecto, pensado para una duración limitada, en el que, mediante una plataforma elevadora a base de motobombas, se trasladase el agua necesaria desde la Acequia de la Peña hasta la ciudad.<sup>93</sup> El proyecto, incluiría además la creación de una doble red de alcantarillado y la pavimentación de la mayor parte de las calles de la ciudad. Este nuevo servicio, ofrecido la ciudadanía a cambio de pagos fraccionados, supondría la incorporación de inodoros, bidets y duchas en las viviendas, quedando, no obstante, excluidos del sistema de alcantarillado los barrios periféricos por falta de presupuesto.<sup>94</sup>

A diferencia de lo ocurrido con la incorporación del sistema de agua corriente, la red de alcantarillado y la línea ferroviaria, la electricidad llegaría a Teruel paralelamente al resto de ciudades de la península. Aunque ya habían comenzado a colocarse diversas instalaciones de uso particular por parte de algunas familias, la ciudad estrenaría su primer tendido eléctrico en mayo de 1891.<sup>95</sup>

A partir de 1889, las ordenanzas municipales comienzan a dar sus primeros frutos y la débil y paulatina modernización del urbanismo turolense se manifiesta en la incorporación a los nuevos espacios públicos de arbolado, mobiliario y monumentos, todo ello como parte de un programa de embellecimiento puntual de la localidad,<sup>96</sup> que, sin embargo, resultaba incapaz de dar respuesta a las múltiples necesidades de una población que pronto se elevaría hasta los 13.524 habitantes—dato de 1930—<sup>97</sup> y que seguía constreñida prácticamente en su recinto histórico heredado.

Las esperanzas que la ciudad había depositado anteriormente en la capitalidad provincial y en la llegada del ferrocarril, recaerían a finales de los años 20 en la construcción del Viaducto de Fernando Hué y del barrio del Ensanche, un espacio que apostaba por solventar en gran medida los males que padecía la población y que sentaría las bases de un futuro prometedor.

---

<sup>93</sup> *Ibidem*, p. 122.

<sup>94</sup> *Ibidem*, p. 126.

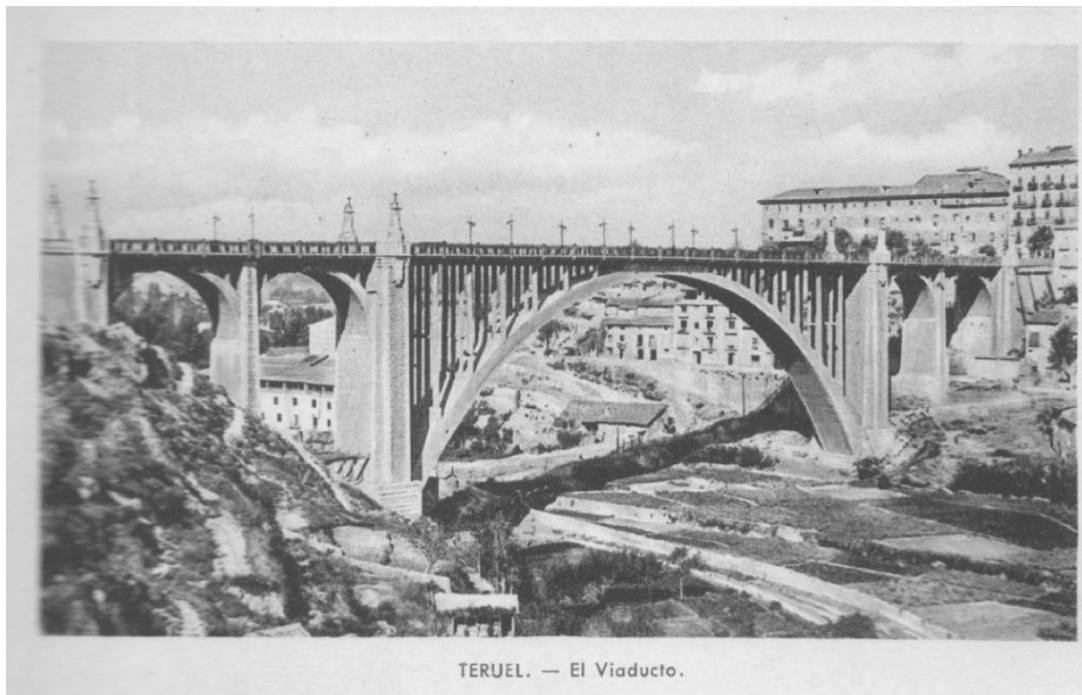
<sup>95</sup> CARRASQUER ZAMORA, J., *Los comienzos de la electricidad en Teruel (1889-1936)*, Teruel, Fundación Teruel Siglo XXI, 2011, p. 31.

<sup>96</sup> PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La ciudad de Teruel...”, *op. cit.*, p. 370

<sup>97</sup> FORCADELL ÁLVAREZ, C. y DE LA MERCED GÓMEZ, S., “De la estación...”, *op. cit.*, p. 351

### 3.1 Post scriptum: el Viaducto de Hué y el Ensanche

La sensación de dejadez y abandono por parte de los habitantes del casco histórico tendría como contrapunto la decisión del Ayuntamiento de ampliar la ciudad hacia un nuevo espacio urbano en el que no se cometiesen los mismos errores que en el núcleo urbano heredado y que superase las dificultades que había padecido la ciudad durante más de un siglo.



Figs. 11 y 12. Vista del Viaducto de Fernando Hué desde los llanos de Pinilla [arriba] (ca. 1940) y vista del Viaducto y del Primer Ensanche desde la Glorieta [abajo] (1960)

Fernando Hué, ingeniero de caminos, quedó encargado de la construcción de un viaducto [fig. 11 y 12],<sup>98</sup> un puente de 79 metros de longitud que comunicase el núcleo urbano consolidado con la meseta de Pinilla, una planicie elevada con vistas a la ciudad y a la Vega del Turia que posibilitaba la creación del ensanche moderno que la ciudad tanto necesitaba.<sup>99</sup> La inauguración en 1929 de esta obra gran envergadura, con un presupuesto final de 909.064 pesetas, permitiría a la coalición republicano-socialista iniciar los trámites de adquisición de los nuevos terrenos y la aprobación en 1932 del primer proyecto de ensanche de la ciudad elaborado por Luis González y Juan Antonio Muñoz.<sup>100</sup>

Para este nuevo barrio se establecen dos sectores según su función: la zona este del Ensanche, en el entorno de la Carretera de Sagunto, destinada en su mayoría al sector servicios, en donde se plantea la construcción viviendas obreras, talleres, gasolineras, hoteles y edificios del tipo de la nueva plaza de toros;<sup>101</sup> y la zona oeste, en la que, siguiendo un modelo de ciudad jardín, se proyecta un espacio integrado por calles rectas, anchas, planas y mayoritariamente arboladas, destinado esencialmente a la edificación de viviendas para las clases acomodadas.<sup>102</sup> Completando el conjunto, al sur de la zona residencial, y en el recorrido de la calle Alfonso II, se disponen viviendas adosadas de entorno a tres plantas destinadas a personas con menos recursos [fig. 13].<sup>103</sup>

Este espacio, que pretendía promover un estilo de vida saludable, de sociabilidad y contacto con la naturaleza, permitiría a su vez la introducción en Teruel de nuevas tendencias arquitectónicas modernas, lo que queda perfectamente reflejado en la denominada Casa Barco (1934) o las Escuelas del Ensanche (1932), dando paso también a los últimos coletazos del Regionalismo con la construcción del Instituto de Higiene en estilo Neomudéjar.<sup>104</sup>

---

<sup>98</sup> Mariano Arribas, Zaragoza, (ca. 1940), Serie: “Cómo era la ciudad antes de la guerra y cómo quedó después de su reconquista”.

Imagen tomada de HERNÁNDEZ, F., NAVARRO, J. C., y GARCÍA, A., *El Teruel que fue. Un paseo fotográfico por el Teruel del siglo XX (1958-1967)*, Teruel, Imprenta Aragón Vivo S.L., 2016, p.101.

<sup>99</sup> HERNÁNDEZ, C., “El viaducto, un coloso de cemento, y Fernando Hué”, *Apuntes históricos*, nº 3, Teruel, 1992, p. 8.

<sup>100</sup> MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle...*, op. cit., pp. 300-301.

<sup>101</sup> LÓPEZ GÓMEZ, J. M., *La arquitectura oficial en Teruel durante la era franquista (1940-1960)*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1988, p. 30.

<sup>102</sup> MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle...* op. cit., p. 302.

<sup>103</sup> *Ibidem*.

<sup>104</sup> LABORDA YNEVA, J. *Teruel, Guía de arquitectura...*, op. cit., pp. 206-2010.

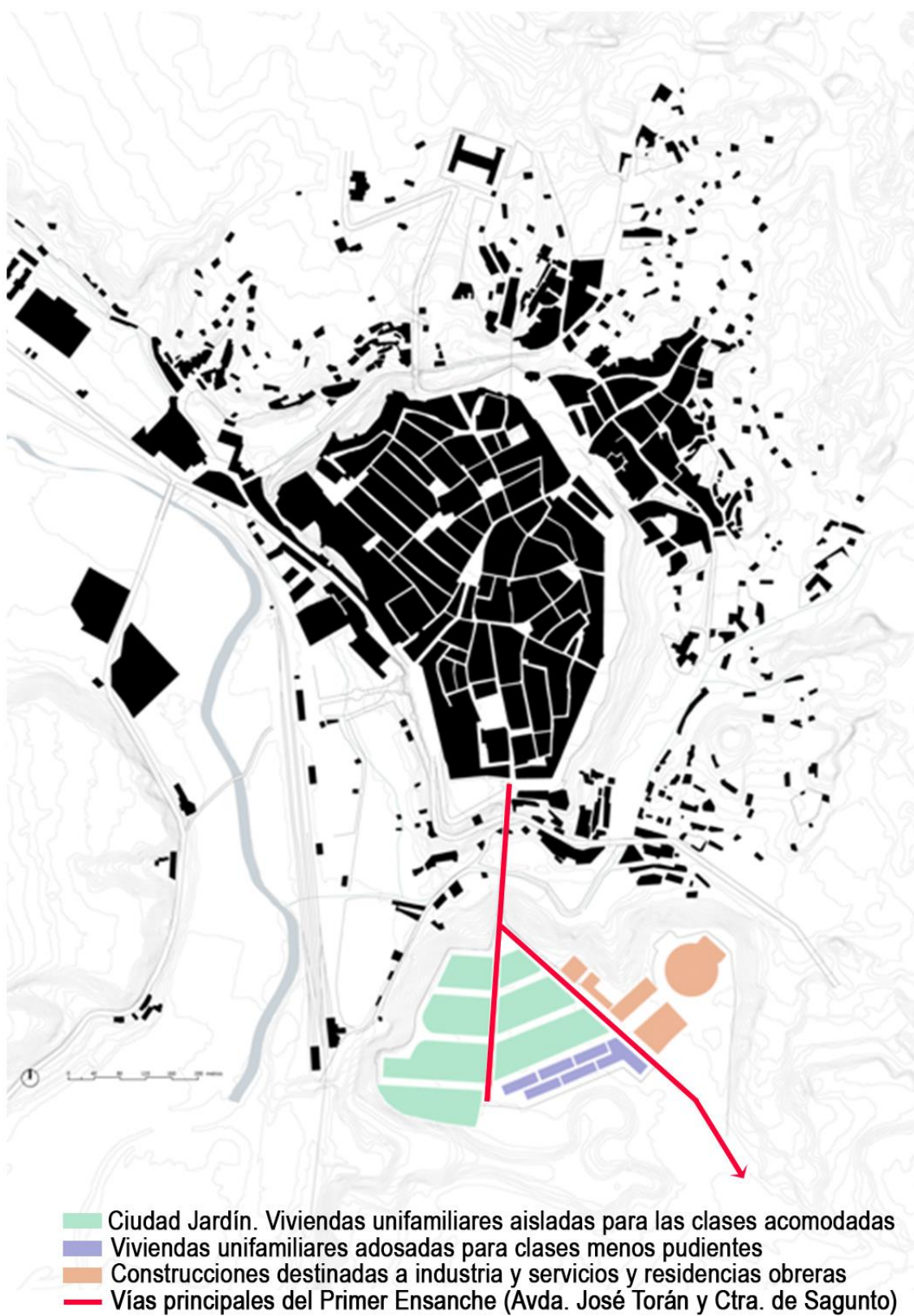


Fig. 13. Plano de Teruel en 1938. Sectores del Primer Ensanche según su función y vías principales

La Guerra Civil supondrá un cambio absoluto en el nuevo paradigma de ciudad hacia el que se encaminaba Teruel. Los daños materiales sufridos, sobre todo en el casco histórico, serían superiores a los de cualquier otra capital de provincia,<sup>105</sup> lo que explica que las inversiones económicas gestionadas por el servicio de Regiones Devastadas fueran esencialmente destinadas a la rehabilitación de la ciudad histórica, en donde se plantea la creación de cuatro nuevos centros ciudadanos: el administrativo situado en el entorno de la nueva Plaza de San Juan, el comercial en la Plaza Mayor o del Torico, el religioso en la Plaza de la Catedral y el representativo en la actual plaza de Pérez Prado. De esta manera, mientras que el centro histórico se llenaba de construcciones regionalistas propias del nuevo régimen, el Ensanche, que debía hacer frente a un crecimiento demográfico imparable, se convertía, dada la inacción del Ayuntamiento en materia de planificación urbanística y fruto de la necesidad de una rápida expansión, en el lugar escogido para llevar a cabo una serie de construcciones ilegales al servicio de los intereses particulares.<sup>106</sup>

Es así como, Teruel, una ciudad históricamente limitada por sus condicionantes topográficos, se adentra en un periodo de continuo crecimiento marcado por unas políticas urbanísticas que únicamente definirían las líneas básicas de expansión y la construcción de bloques de viviendas de hasta 13 plantas que supondrían la deformación del “futuro” planteado años atrás para la ciudad.

---

<sup>105</sup> LÓPEZ GÓMEZ, J. M., *La arquitectura oficial...*, op. cit., pp. 65-66.

<sup>106</sup> GARCÍA MÁRQUEZ, M., *El urbanismo de Teruel en el siglo XX: el franquismo y la democracia*, Teruel, Aragón Vivo, S.L., 2002, p. 71.

## 4 CONCLUSIONES

Este trabajo nos ha permitido aproximarnos a uno de los periodos más interesantes de la historia de Teruel desde el punto de vista del urbanismo, desglosando y a la vez estableciendo conexiones entre todos aquellos procesos urbanos que tuvieron lugar en la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX y el cambio al siglo XX. De este análisis derivan una serie de conclusiones que nos permiten comprender el tema tratado en su totalidad.

Podemos decir que la evolución urbana de Teruel ha estado estrechamente determinada por sus condicionantes geográficos. Las características propias del enclave, que tras su fundación harían de la villa una plaza militar de primer orden en la conquista de Valencia, así como un punto de gran trasiego comercial, se tornarían un grave inconveniente en el tránsito del siglo XIX al XX. Su condición de ciudad establecida sobre una meseta encajonada entre valles y sierras montañosas no sólo supondría una grave limitación a la necesaria expansión urbana, sino que acentuaría todavía más la problemática de las comunicaciones exteriores.

A ello tenemos que añadir necesariamente la carencia de un proceso de industrialización en la ciudad. Y es que, en un momento en el que las comunicaciones habían contribuido de forma decisiva al desarrollo de un tejido industrial en muchas de las ciudades españolas, Teruel se ve abocada hacia una economía artesanal cada vez menos competitiva al quedar completamente aislada de las redes de comunicación viaria —ferroviaria y de carreteras— hasta época muy tardía. En el extremo opuesto encontramos ciudades como Zaragoza, caso paradigmático de la reactivación demográfica y económica de una ciudad, inicialmente sumida en la depresión provocada por las guerras napoleónicas, gracias al refuerzo de su valor estratégico como enlace ferroviario entre algunos de los principales núcleos de población del país.

Resulta además evidente, el impacto que el proceso de centralización de la administración nacional, y aún más regional, tendría en el retraso urbanístico de la ciudad de Teruel. La concentración de las inversiones estatales en puntos concretos de la geografía española llevaría consigo la ausencia de una financiación pública para las obras de infraestructura más demandadas en Teruel. Este sentimiento de marginación sería el

detonante, ya a mediados del siglo XIX, de una de las reivindicaciones que todavía perduran en la actualidad a nivel local y provincial.

No obstante, no podemos entender esta nula inversión por parte de la administración estatal como la única causante del estancamiento urbano turolense, ya que ésta iría acompañada de una inacción política a nivel local. Además de un escaso presupuesto municipal durante el cambio de siglo, encontramos en Teruel a una enriquecida burguesía ostentadora del poder político que da la espalda al urbanismo de la ciudad y, por tanto, a la idea del cuidado del espacio común, procurando por el contrario alcanzar la máxima comodidad en sus hogares. Este fenómeno explica que las viviendas modernistas incorporasen los sistemas eléctricos y de agua corriente años antes que el resto de las viviendas populares. Así, tiene lugar en Teruel una sucesión de legislaturas que, lejos de dedicar sus esfuerzos a erradicar los obstáculos urbanos que presentaba la ciudad, se centraron en promover una serie de soluciones a corto plazo que no conseguirían sino alargar la agonía de una población que requería de una completa reestructuración urbana.

Con todo ello, podemos definir este lapso temporal de la historia urbana de Teruel comprendido entre 1830 y 1930 como un periodo marcado por un dinamismo pasivo, es decir, un momento en el que se produce una gran actividad urbanística y constructiva que, sin embargo, no parece aportar apenas avances en el desarrollo de la ciudad al carecer de un objetivo claro.

Esto supone un gran contraste con lo que encontraremos en los inicios de la década de los 30 tras la construcción del Viaducto de Fernando Hué, cuando, por primera vez, se establezca un plan único y definido que pautase las construcciones de un nuevo barrio que sitúe a Teruel en la vanguardia en materia urbana. No obstante, tras la Guerra Civil, volverá a imperar la tónica de la improvisación y de la ausencia de normativas, echando por tierra el tiempo y el esfuerzo dedicado para conseguir el modelo de ciudad moderna que Teruel tanto merecía.

## 5 BIBLIOGRAFÍA

### 5.1 Bibliografía general:

- CASTRILLO ROMÓN, M., *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo del debate en España (1850-1920)*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 2001.
- LOZANO BARTOLOZZI, M., *Historia del urbanismo en España. Vol. II, Siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid, Cátedra, 2011.
- MARTÍNEZ VERÓN, J., “Arquitectura Aragonesa: 1885-1920. Ante el umbral de la modernidad”, *Monografías de Arquitectura*, nº4, Zaragoza, COAA, 1993.
- MONTERO VALLEJO, M. *Historia del urbanismo en España, Vol I. Del eneolítico a la baja Edad Media*, Madrid, Cátedra, 1996.
- SANCHO MARCO, M. P., “El casco histórico de Teruel”, en Heredia Lagunas, U., *et al.*, en *Cascos históricos aragoneses* (col. Éntasis. Cuadernos de Arquitectura de la Cátedra Ricardo Magdalena), Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1999.
- TERÁN TROYANO, F., *Historia del urbanismo en España. Vol. III, siglos XIX y XX*. Madrid, Cátedra, 1999.

### 5.2 Guías, libros de viajes y diccionarios geográficos:

- BLASCO, C., *Historia de Teruel por Cosme Blasco y Val*. Teruel, Imprenta de J. Alpuente, 1870.
- MADOZ, P., *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo XIV, Est. Tipográfico-Literario Universal, Madrid, 1845-1850.
- DE PAULA MELLADO, F. de, *Recuerdos de un viaje por España. Tercera y cuarta parte. Galicia, Navarra, La Rioja, Aragón, Cataluña y Valencia*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Mellado, 1850, pp. 19-29.
- PRUNEDA, P., *Crónica de la provincia de Teruel*, Madrid, Ronchi y Compañía, 1866.

### 5.3 Monografías:

- ALDECOA CALVO, J. S., “El difícil impulso del nuevo siglo”, en Losantos Salvador, A. (Coord), *Comunidad de Teruel*, Zaragoza, Diputación General de Aragón, Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior, 2010.



- ALLANEGUI FÉLEZ, A., *La evolución urbana de Teruel*, Zaragoza, Real Academia de Bellas Artes de San Luis, 1959.
- ANGUITA CANTERO, R., *Ordenanza y Policía Urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Monografía Arte y Arqueología, Granada, Universidad de Granada, Junta de Andalucía, 1997, pp 271-278.
- BASSOLS COMA, M., “Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y en el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, n.º 107-108, 1996, pp. 19-51.
- BASSOLS COMA, M., “El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico” *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, n.º 107-108, 1996, pp. 53-90.
- BELTRÁN ABADÍA, R., *La forma de la ciudad. Las ciudades de Aragón en la Edad Media*, Zaragoza, Delegación en Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, 1992.
- BIEL IBÁÑEZ, M. P. y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, A., *La arquitectura neomudéjar en Aragón*, Zaragoza, Rolde de Estudios Aragoneses e Institución Fernando el Católico, 2005.
- BIEL IBÁÑEZ, M. P. y HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, A., “Precisiones en torno a la arquitectura neomudéjar en Aragón”, en Criado Mainar (coord.), *Arte mudéjar aragonés. Patrimonio de la Humanidad. Actas del X coloquio de arte aragonés*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (C.S.I.C) y Universidad de Zaragoza, 2002, pp. 331-371.
- BORRÁS GUALIS, G. M., *El arte mudéjar en Teruel y su Provincia* (col. Cartillas Turolenses, 3), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1987.
- BURILLO ALBACETE, F. y UBÉ GONZÁLEZ, A., “Tras la memoria del agua. Abastecimiento y usos en la ciudad de Teruel (1879-1951)”, *Monografías Turolenses*, n.º 14, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2020.
- CARRASQUER ZAMORA, J., *Los comienzos de la electricidad en Teruel (1889-1936)*, Teruel, Fundación Teruel Siglo XXI, D.L. 2011.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., *Historia del ferrocarril turolense* (col. Cartillas Turolenses, 10), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1987.
- FORCADELL ÁLVAREZ, C. y DE LA MERCED GÓMEZ, S., “De la estación al viaducto: tradición y modernización urbana en el primer tercio del siglo XX”, en Martínez

- González, M. y Latorre Ciria, J. M. (coords.), *Historia de la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2014, pp. 351-390.
- FORCADELL ÁLVAREZ, C., *El regeneracionismo turolense a finales del siglo XIX* (col. Cartillas Turolenses, 15), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1993.
- GARCÍA MÁRQUEZ, M., *El urbanismo de Teruel en el siglo XX: el franquismo y la democracia*, Teruel, Aragón Vivo, S.L., 2002.
- GARCÍA MÁRQUEZ, M. *Geografía urbana de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1983.
- HERNÁNDEZ, C., “El viaducto, un coloso de cemento, y Fernando Hué”, *Apuntes históricos*, nº 3, Teruel, 1992.
- IBÁÑEZ GÓMEZ, M., *Topografía médica de Teruel*, Teruel, Imprenta de la Beneficencia, 1895.
- LABORDA YNEVA, J., *Teruel, Guía de arquitectura*, Zaragoza, Caja de Ahorros de la Inmaculada, 1996.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. M., *Un modelo de arquitectura y urbanismo franquista en Aragón: la dirección general de regiones devastadas. 1939-1957*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1995.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. M. *La arquitectura oficial en Teruel durante la era franquista (1940-1960)*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1988.
- MUÑOZ GARRIDO, V., *De calle a calle. Las calles de Teruel en su historia*, Teruel, TerueliGRáfica, SLU, 2019.
- NOVELLA MATEO, A. *La transformación urbana de Teruel a través de los tiempos*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1988.
- PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La evolución urbana de Teruel”, en Martínez González, M. y Latorre Ciria, J. M., (coords.), *Historia de la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2014, pp. 505-542.
- PÉREZ SÁNCHEZ, A. y MARTÍNEZ VERÓN, J., *El modernismo en la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1998.
- PÉREZ SÁNCHEZ, A., “La ciudad de Teruel en la transición del siglo XIX al XX: el modernismo”, *Turia*, n.º 104, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2013, pp. 365–381.
- RÚJULA LÓPEZ, P., “Despertar en el siglo XIX. Cambio económico, activismo político y capitalidad”, en Martínez González, M. y Latorre Ciria J. M. (coords.), *Historia de la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 2014, pp. 315-350.

- SANCHO MIR, M., AGUSTÍN HERNÁNDEZ, L. y MARTÍN DOMÍNGUEZ, B., “La fortificación de Teruel durante el siglo XIX: un paisaje efímero”, *Arqueología de la Arquitectura*, n.º 14, 2017 en: <http://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/215/333>
- SANCHO MIR, M., *Transformaciones urbanas en la ciudad de Teruel. Reconstrucción y análisis gráfico*, [Tesis doctoral no publicada], Universitat Politècnica de València, Dpto. de Expresión Gráfica Arquitectónica en: <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/62328>
- SEBASTIÁN LÓPEZ, S. 1963: *Los monumentos de la ciudad de Teruel*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1963.
- YESTE NAVARRO. I., “Morerías urbanas en Aragón”, en Criado Mainar J. (coord.), *Arte mudéjar aragonés. Patrimonio de la Humanidad. Actas del X coloquio de arte aragonés*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (C.S.I.C) y Universidad de Zaragoza, 2002, pp. 147-165.
- ZARAGOZA AYARZA, F., “La Desamortización de Madoz en la provincia de Teruel durante el Bienio Progresista” en *Encuentro sobre Historia Contemporánea de las Tierras Turolenses*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1986, pp. 127-138.